Deutscher Bundestag **Drucksache 16/4468**
16. Wahlperiode 01. 03. 2007

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Patrick Döring, Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Joachim Günther (Plauen), Gisela Piltz, Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Daniel Bahr (Münster), Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Otto Fricke, Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Michael Kauch, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Michael Link (Heilbronn), Markus Löning, Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Cornelia Pieper, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Dr. Max Stadler, Dr. Rainer Stinner, Carl-Ludwig Thiele, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Martin Zeil, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Entwicklung der Rahmenbedingungen des Taxi- und Mietwagengewerbes

Das Taxi ist unbestritten ein wichtiger und unverzichtbarer Teil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Als einziges öffentliches Verkehrsmittel im Tür-zu-Tür-Verkehr steht es der Bevölkerung an 365 Tagen im Jahr rund um die Uhr zur Verfügung und erhält dabei keinerlei staatliche Unterstützung. Für Millionen alte und behinderte Menschen ist das Taxi das wichtigste Verkehrsmittel, um ihre Mobilität aufrecht zu erhalten. Auch für den Tourismusstandort Deutschland ist das Taxi ein wichtiger Leistungsträger. Insbesondere für Besucher aus dem Ausland ist der Taxifahrer der erste Kontakt, der einen wichtigen Beitrag dazu leistet, ob Deutschland als attraktives und gastfreundliches Reiseland empfunden wird.

Die jahrelange Wirtschaftskrise hat auch zu einem dramatischen Rückgang der Fahrgastzahlen im Taxigewerbe geführt. Der Umsatz eines Taxis liegt mancherorts heute pro Stunde Einsatzzeit unter 10 Euro. Gleichzeitig sind die fixen und variablen Kosten, wie beispielsweise Eichgebühren, die Ökosteuer und Kraftstoffpreise, in den vergangenen Jahren in die Höhe geschnellt. Mittlerweile gehören Schichten von 12 bis 14 Stunden für Taxiunternehmer und angestellte Taxifahrer zum Normalpensum. Sinkende Unternehmensgewinne und sinkende Löhne bei steigender Arbeitszeit sorgen auf der Unternehmerseite für einen zunehmend überalterten Fuhrpark und auf Seiten des Fahrpersonals für Unzufriedenheit.

Hinzu kommt, dass das Taxigewerbe durch einen über 40 Jahre alten, starren und längst nicht mehr in allen Bereichen zeitgemäßen Ordnungsrahmen gebunden ist. Die Überarbeitung der Bestimmungen im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) ist längst überfällig.

Die Folgen dieser Entwicklung werden durch die Sondererhebung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) erfasst: Die Anzahl der Taxen in Deutschland ging in den Jahren 2000 bis 2004 deutlich um 5,67 Prozent zurück. Auch die Zahl der Unternehmen sinkt kontinuierlich (seit 1992 von 32 500 auf 22 882 in 2004), ebenso wie die Zahl der beförderten Personen (von 465 Millionen (2000) auf 365 Millionen (2005)) und der gefahrenen Personenkilometer (von 3,08 Milliarden (2000) auf 2,43 Milliarden (2005)).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Kann nach Ansicht der Bundesregierung das Taxi unter den jetzigen Rahmenbedingungen ein fester Bestandteil des ÖPNV bleiben, und wie begründet die Bundesregierung ihre Ansicht?
2. Gibt es Überlegungen seitens der Bundesregierung, dem Taxigewerbe angesichts der wirtschaftlichen Lage den gleichen Nachlass bei der Ökosteuer zu gewähren wie den konkurrierenden Verkehrsmitteln Bus und Bahn, und wenn nein, warum nicht?
3. Wie bewertet die Bundesregierung die Kritik aus dem Taxigewerbe, dass § 2 Abs. 3 PBefG die unternehmerische Freiheit unzulässig einengt, da durch diese Bestimmung Unternehmensverkleinerungen unnötig erschwert werden?
4. Beabsichtigt die Bundesregierung, § 2 Abs. 3 PBefG so zu ändern, dass Mehrwagenunternehmer nicht mehr gezwungen sind, ihren ganzen Betrieb zu veräußern, sondern die Möglichkeit haben, ihren Betrieb durch die Übertragung einzelner Genehmigungen zu verkleinern, und wenn nein, warum nicht?
5. Was beabsichtigt die Bundesregierung gegen illegale Beschäftigung im Taxi- und Mietwagengewerbe und gegen illegale Personenbeförderer zu unternehmen?
6. Wie steht die Bundesregierung Forderungen gegenüber, einen Personenbeförderungsschein (P-Schein) einzuführen, der auch Angaben zum Arbeitgeber, den Sozialversicherungsträgern (Rentenversicherung, Krankenkasse, Berufsgenossenschaft) und die Personalausweisnummer enthält?
7. Beabsichtigt die Bundesregierung im PBefG eine Regelung zu verankern, die Altunternehmern bei Betriebsaufgabe eine Übertragung der Taxikonzession erlaubt, und wie könnte diese – insbesondere im Hinblick auf den Personenkreis – ausgestaltet werden?
8. Beabsichtigt die Bundesregierung, § 16 Abs. 3 PBefG so zu ändern, dass Unternehmern die Wiedererteilung der Konzession unbefristet bis auf Widerruf erteilt wird, wenn keine Zweifel an der Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit des Taxi- oder Mietwagenunternehmers der Genehmigungsbehörde bekannt werden, und wenn nein, warum nicht?
9. Ist der Bundesregierung bekannt, dass von manchen Genehmigungsbehörden die Regelung des § 26 Nr. 2 PBefG in der Weise ausgelegt wird, dass es Taxiunternehmern grundsätzlich verwehrt sein soll, in verschiedenen Betriebssitzgemeinden Taxigenehmigungen zu betreiben, und beabsichtigt die Bundesregierung eine gesetzliche Klarstellung zu veranlassen, damit diese bisher unterschiedliche Auslegung des § 26 Abs. 2 PBefG in Zukunft bundesweit einheitlich geregelt wird?
10. Wie steht die Bundesregierung Forderungen gegenüber, dem Taxigewerbe in Zukunft die Möglichkeit einzuräumen, Shuttledienste mit sitzplatzbezogenen Fahrpreisen anzubieten, und sieht die Bundesregierung hierin eine Möglichkeit, die Kosten für die Verbraucher zu senken und den Unternehmern neue Einnahmequellen zu erschließen?

11. Beabsichtigt die Bundesregierung, § 51 PBefG dahingehend zu ergänzen, dass die Genehmigungsbehörde über Anträge auf Änderung der Beförderungstarife im Taxiverkehr innerhalb einer angemessenen, gesetzlich bestimmten Zeit entscheiden muss, und welchen Zeitraum zwischen dem Antrag auf Änderung der Beförderungstarife und einer abschließenden Entscheidung hält die Bundesregierung für angemessen?

12. Gibt es seitens der Bundesregierung die Absicht, in § 25 Abs. 2 der BOKraft das GPS-Notrufsystem auf Betriebsfunkbasis als eine Alternative für die bisherige Alarmanlage aufzunehmen, und wenn nein, warum nicht?

13. Welche Auffassung vertritt die Bundesregierung zur Farbfestlegung von Taxifahrzeugen in § 26 Abs. 1 Nr. 2 BOKraft?

14. Wie bewertet die Bundesregierung den wissenschaftlich begleiteten Feldversuch des Landes Baden-Württemberg bezüglich der Farbfreigabe für Taxis?

15. Plant die Bundesregierung den § 26 Abs. 3 und 4 BOKraft dahingehend zu novellieren, dass den Taxiunternehmen, abgesehen von politischer und religiöser Werbung, Eigenwerbung und Fremdwerbung erlaubt werden, und wenn nein, warum nicht?

16. Beabsichtigt die Bundesregierung, angesichts der Umstellung von mechanischen auf elektronische Taxameter/Wegstreckenzähler, auf die über § 28 BOKraft in Zusammenhang mit § 1 Nr. 3 des Eichgesetzes vorgeschriebene jährliche Eichpflicht für Taxameter zu verzichten, und wenn nein, warum nicht?

17. Gibt es Überlegungen, im Hinblick auf Frage 16 eine Verpflichtung zur Eichung der Taxameter/Wegstreckenzähler lediglich bei Inbetriebnahme eines Fahrzeugs als Taxi oder Mietwagen, bei Reparaturen an den Geräten oder bei Tariferhöhungen festzuschreiben, und wenn nein, warum nicht?

18. Ist es richtig, dass die Freistellungsverordnung (FreistellungsVO) im PBefG ursprünglich nur geringfügige Personenbeförderungen, wie z. B. die Beförderung von Mitarbeitern zu Baustellen oder die Beförderung von Schülern zur und von der Schule, von den strengen Bestimmungen des PBefG und der BOKraft befreien wollte, und wie steht die Bundesregierung dazu, dass diese Regelungen der FreistellungsVO immer stärker ausgeweitet werden und zunehmend Kinder, Schüler, Behinderte und Kranke von Fahrern ohne P-Schein mit Fahrzeugen, die nicht den Versicherungsvorschriften zur Personenbeförderung entsprechen, befördert werden?

19. Mit welcher Zielrichtung beabsichtigt die Bundesregierung – im Hinblick auf Frage 18 – die FreistellungsVO zu novellieren, beziehungsweise aus welchen Gründen nimmt die Bundesregierung hiervon Abstand?

20. Beabsichtigt die Bundesregierung die Einführung eines generellen Rauchverbotes für Taxen?

21. Wenn ja, soll dieses auch in den Zeiträumen gelten, da der Fahrer keine Personenbeförderung ausübt, und sollen gegebenenfalls Ausnahmen etwa für so genannte Rauchertaxis zugelassen werden?

Berlin, den 27. Februar 2007

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333